Canadian
Pamphlets
116

St Lawrence and Atlantic
Railroad Co.
Procédés d'une assemb
générale . . .

04116

CHEMIN DE FER

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

PROCÉDÉS

D'UNE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SPÉCIALE

DES

PROPRIETAIRES,

TENUE À MONTRÉAL, LE 30 JUILLET, 1846,

ET

RAPPORT

DE

A. C. MORTON, ECUYER,

INGÉNIEUR EN CHEF.

MONTRÉAL:
IMPRIMERIE DE LA GAZETTE DU CANADA.

1846.

Gagnon. vol. 2. p. 60 - no. 422a

PROCÉDÉS

D'une Assemblée de la Compagnie du Chemin de Fer du St. Laurent et de l'Atlantique, tenue à Montréal, à l'Hotel Daley (ci-devant Rasco) le 30 Juillet, 1846.

L'Honorable George Moffatt, Président du Bureau des Directeurs fut appelé au fauteuil.

Mr. Steers, Secrétaire.

Le Président s'adressa alors à l'Assemblée, et en expliqua le but, et donna un état des finances de la Compagnie.

Mr. Steers fit alors la lecture du Rapport suivant du Bureau des Directeurs, et de la correspondance qui avait eu lieu entre eux et le Comité Provisoire de Londres.

RAPPORT.

Le Bureau des Directeurs de la Compagnie du St. Laurent et de l'Atlantique, demande à faire Rapport,

Qu'un Acte du Parlement Provincial du Canada, amendant la Charte de la Compagnie, a été passé le 9 Juin dernier,—cet Acte est déposé sur la table, et les Directeurs sont heureux de constater, qu'il met la Compagnie dans une position plus favorable pour le contrôle efficace de ses affaires.

Que depuis l'Assemblée des Propriétaires, tenue le 15 Avril dernier, les opérations et les déboursés par rapport aux affaires de la Compagnie, ont eu principalement lieu pour faire faire les arpentages nécessaires qui comprennent une distance d'environ 70 milles, et qui ont eu un résultat très-satisfesant, ainsi qu'on le verra par le Rapport détaillé de l'Ingénieur que le Trésorier va vous lire.

On a fait avec la Compagnie du Chemin de fer de l'Atlantique du Maine des arrangements ayant pour objet une co-opération mutuelle, dans l'accomplissement de l'entreprise en général, et contenant les dispositions qu'on a jugé nécessaire d'adopter avant de commencer les dépenses sur un ouvrage le succès duqnel dépend tant de l'uniformité d'action des deux Corporations. Cet arrangement est soumis à l'Assemblée pour l'information des propriétaires.

Que le 4 du courant, la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent a commencé de fait la construction de sa partie des travaux, en ouvrant la terre à Portland. Des délégués de ce bureau y furent invités et s'y rendirent, et ils rapportent, qu'à en juger par l'enthousiasme manifesté par les autorités et les citoyens du Maine, on ne peut entretenir aucun doute que la partie Américaine de la ligne ne soit poursuivie avec énergie jusqu'au point de jonction à la Frontière. Les Directeurs doivent aussi reconnaître avec plaisir la réception hospitalière et flateuse qui a été offerte à leurs Délégués, et aux autres actionnaires Canadiens présents, et l'expression ardente du sentiment d'intérêt mutuel qui excitait la plus vive sollicitude pour l'entreprise canadienne.

Les Directeurs ayant aussi rendu compte en détails des progrès exacts faits dans les affaires de la Compagnie depuis la dernière assemblée, demandent à dire que les propriétaires sont maintenant réunis ensemble pour acquitter la promesse faite à l'assemblée générale du 22 Janvier, qu'avant de commencer les travaux d'aucune partie du chemin (les arpentages exceptés) il serait convoqué une assemblée des propriétaires, à laquelle toutes les parties intéressées pourraient être représentées aux fins de décider sur les opérations futures ; et c'est avec beaucoup de regret qu'ils voient que les porteurs de scrips en Angleterre ne se sont pas prévalu de l'occasion qui leur était ainsi offerte d'aider à en venir à une décision finale sur les affaires de la compagnie. Il est du devoir des Directeurs, en leur absence, de soumettre à l'assemblée certaine correspondance échangée entr'eux et les Messieurs composant le comité de Londres, laquelle indique, ils regrettent de le dire, chez les propriétaires Anglais un manque de confiance partiel dans le succès de l'entreprise.

A l'egard de cette correspondance, on remarquera que les Directeurs n'ont eu aucune information sur le montant de l'intérêt qu'ont dans la Compagnie ceux qui manquent de confiance dans l'entreprise.

Quoique les Directeurs soient assurés, qu'ils ont légalement le droit de se refuser à la demande d'aucunes parties pour la remise du dépôt payé, ils sentent cependant que pour justifier ce refus, et leur recommandation de poursuivre les travaux en face de semblables réclamations, ils ont besoin d'être certains, tant du soutien cordial et entier des propriétaires qui restent, que de se trouver placés dans une position qui garantirait une juste confiance dans leur capacité et pouvoir de procéder indépendamment d'aucune assistance de la part des porteurs de scrips dont la confiance a cessé.

Comme les Directeurs s'attendent à ce qu'il sera pris dans cette assemblée une décision finale sur le succès ou l'abandon de l'entreprise, ils sentent qu'il est de leur devoir d'enregistrer solennellement leur opinion unanime, que jamais, depuis le premier projet de ce grand ouvage, il n'a existé des raisons aussi impératives, pour son accomplissement par les citoyens de Montréal et du Canada Est.

L'adoption du commerce libre comme politique commerciale de la Grande Bretagne, et les lois des Etats-Unis passées dans le but de monopoliser, autant que possible, le commerce des Grands Lacs et du St. Laurent, ont, dans l'opinion des Directeurs, et par rapport au Canada, doublé considérablement la nécessité d'avoir d'abord un chemin de fer de Montréal à Portland, et indiquent suffisamment l'importance de rivaliser d'entreprise avec nos voisins républicains, et d'ouvrir de nouvelles voies pour ce commerce qui, autrement, sera détourné du St. Laurent ; elles font voir également qu'il n'est pas possible aux marchands de Montréal de soutenir une compétition avec ceux des Etats-Unis, à moins qu'ils ne possèdent des facilités de communication égales que ce chemin procurera ; et les Directeurs doivent craindre une réaction désastreuse dans la valeur des propriétés dans cette cité, si ceux qui s'y sont intéressés, ne prennent à l'instant des moyens prompts et énergiques pour faire face aux exigences de leur position, et la crise qui vient de surgir. Pour terminer, il ne reste plus qu'à répéter, et c'est l'opinion approfondi, murie et délibérée de ce Bureau, que les déboursés en contemplation pour ce chemin de fer, doivent devenir considérablement profitables aux propriétaires, ainsi qu'il est démontré tout au long dans l'habile rapport de l'ingénieur en chef que vous avez sous les yeux.

Mais tout en exprimant leur ferme confiance dans les avantages de l'entreprise, les Directeurs sont tenus de dire franchement et candidement, que leur manière de voir n'est pas la même que celle de leurs concitoyens généralement—et qu'ils n'ont pas reçu des Actionnaires eux-mêmes, ce soutien cordial qu'ils avaient le droit d'attendre depuis leur élection—un grand nombre de parts sont en défaut, et dans plusieurs autres, on a montré beaucoup d'hésitation pour le paiement du premier *instalment* (terme),—on pourrait même ajouter, pour rendre justice à ceux des souscripteurs d'Angleterre qui destinaient leurs actions à des placements *bonâ fide* sur les travaux, que l'apathie montrée au Canada pouvait bien accréditer leur opinion qu'il n'était pas expédient d'en continuer l'accomplissement.

Fermement convaincu, toutefois, de l'immense importance qui se rattache à la construction de ce chemin de fer, le Bureau des Directeurs croit de son devoir, encore une fois, de s'adresser aux Propriétaires, et au Public Canadien en général, de leur recommander de redoubler leurs efforts pour obtenir des souscripteurs, avant l'assemblée que le dit Bureau se propose de convoquer pour le dix-septième jour d'Août prochain, auquel temps, s'il n'a pas reçu ce soutien additionnel qu'il conçoit d'une nécessité absolue, il sera prêt à conseiller que, en autant que cela peut s'effectuer légalement, l'entreprise soit aban-

donnée, à cause du manque de moyens suffisants pour la mettre à exécution ; d'un autre côté, si l'appel proposé démontre suffisamment la volonté de la part des citoyens de Montréal, et des Districts avoisinants, de compléter le chemin, les Directeurs sont prêts à recommander aux propriétaire de livrer de suite les contrats, pour les premiers trente milles, de Montréal à St. Hyacinthe, et d'adopter tout autre moyen qui les mettront en état de continuer les travaux avec précaution, mais aussi avec succès.

Le tout humblement soumis.

G. MOFFATT,
Président.

MONTRÉAL, 30 Juillet, 1846.

Mr. MOFFATT expliqua que la présente assemblée avait dû avoir lieu le premier du mois, mais qu'elle avait été remise jusqu'à ce jour pour donner l'avantage aux souscripteurs Anglais d'y envoyer des représentants ; mais qu'il paraissait qu'aucun n'était venu.

Proposé par B. HART, Ecr., *secondé par le* BARON GRANT,

Résolu 1,—Que cette assemblée approuve la marche suivie par le Bureau des Directeurs, comme étant conforme aux recommandations des assemblées générales des 22 et 15 Avril derniers, aussi bien qu'à la suggestion du comité Provisoire de Londres—et que le rapport qui vient d'être lu soit reçu et adopté.

Proposé par CAPT. MOORE de Sherbrooke, *secondé par le* GÉNERAL EVANS,

Résolu 2,—Que cette assemblée est très heureuse d'apprendre par le rapport de l'Ingénieur en chef, que jusqu'à présent l'arpentage et l'examen du terrain ont été très satisfesants, et que les facilités qu'offre la route, tant dans le Canada qu'aux Etats-Unis, excèdent grandement les anticipations favorables qu'on avait précédemment formées par rapport au chemin de fer.

Proposé par GEO. DESBARATS, Ecr., *secondé par* R. ARMOUR Ecuyer,

Résolu 3,—Que le commencement actuel de la partie Américaine du chemin de fer, et le zèle que montrent les autorités et les citoyens du Maine, offrent la plus grande preuve que la ligne Canadienne peut être commencée avec la certitude qu'elle sera jointe par eux à la Frontière, et qu'on ne devrait négliger aucun moyen maintenant de mettre en pratique la cordiale coopération promise par les habitants de cette Province.

Proposé par l'Hon. MR. MORIN, *secondé par* J. G. M'KENZIE, Ecuyer,

Résolu 4,—Que cette assemblée apprend avec beaucoup de regret, qu'un certain nombre de porteurs de Scrips en Angleterre, ont exprimé le désir d'abandonner l'entreprise en exigeant le paiement de leur dépôt, demande que cette Compagnie examinera plus amplement à sa prochaine assemblée. Mais cette Compagnie est encore d'avis, que les importants intérêts qui se rattachent à la poursuite de cette entreprise et qui résultent du changement survenu dans la

politique commerciale de la Grande Bretagne, demandent de nouveaux efforts de la part du Canada, avant de recevoir une proposition qui entraînerait le sacrifice des dépenses encourues jusqu'ici, quand l'espoir du profit considérable qui résultera des placements devient tous les jours plus certain.

Proposé par David Torrance, Ecr., *secondé par* John Glass, Ecuyer,

Résolu 5,—Que les Actionnaires présents à cette assemblée, se trouvent avec répugnance, forcés d'exprimer leur assentiment aux sentiments exprimées par le Rapport qui vient d'être lu, quant à la position de la Corporation, et de déclarer, qu'à moins qu'on n'apprécie plus correctement au Canada les avantages de ce chemin de fer, l'entreprise ne peut continuer faute da moyens suffisants. Ils prient donc instamment leurs concitoyens de considérer que, de l'accomplissement de cette entreprise, doit dépendre maintenant et principalement la prospérité future de Montréal et de ses environs, que, c'est sur cet ouvrage que doivent s'appuyer les Marchands et les propriétaires pour soutenir cette active compétition que la politique du commerce libre du gouvernement Anglais a établie à notre perte ; qu'au moyen de ce chemin, les ressources des townships de l'Est seront rapidement développées, leurs moyens de manufacture augmentés, et leur commerce général dirigé sur ce marché, nous assurant ainsi une nombreuse et toujours croissante population ; tous avantages qui, autrement, seront véritablement perdus pour nous, à cause des chemins de fer Américains qui s'approchent rapidement de la Frontière ; et que si cet ouvrage n'est pas construit, la dépréciation dans la valeur des bienfonds dans Montréal, qui cessera d'être le grand entrepôt commercial du Canada, excédera probablement toutes les appréhensions que nous pouvions avoir aujourd'hui.

Proposé par Hugh Taylor, Ecr., *secondé par* Dr. Meilleur.

Résolu 6,—Que dans la vue de n'épargner aucun effort pour trouver un plus grand soutien de l'entreprise, il soit nommé un Comité de cinq Membres, lequel, conjointement avec le Bureau des Directeurs, sollicitera des souscriptions aux parts, et fera finalement rapport du nombre des actionnaires, à l'assemblée générale des propriétaires qui aura lieu au bureau de la Compagnie, Lundi, le 17 Août prochain, temps auquel la question de savoir si on procédera aux travaux, ou si on dissoudra légalement la Compagnie, sera finalement considérée. Le comité se composera des Messieurs suivants, avec pouvoir d'ajouter à leur nombre :—Messrs. Elder, Jean Bruneau, O. Berthelot, L. McPherson, T. G. McKenzie, Leclair, de St. Hyacinthe.

Proposé par William Lyman, Ecuyer, *secondé par* le Shérif Boston,

Résolu 7,—Que le Rapport de l'Ingénieur en chef, A. C. Morton, Ecuyer, soit imprimé, et que les procédés de cette assemblée soient publiés dans les langues Anglaise et Française, jusqu'au nombre de 500 copies dans chaque langue.

Proposé par Mr. Desbarats, *secondé par* Mr. Torrance, et

Resolu 8,—Que les remercîments de cette assemblée soient offerts à l'Hon. Président pour la conduite digne et habile qu'il a tenue au fauteuil.

L'assemblée s'ajourna.

THOMAS STEERS,

Secrétaire.

Montréal, 30 Juillet, 1846.

RAPPORT D'A. C. MORTON, ECUYER,

INGÉNIEUR EN CHEF.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

MONTRÉAL, 29 Juillet, 1846.

A L'HONORABLE GEORGE MOFFATT,
Président de la Compagnie du Chemin de Fer du St. Laurent et de l'Atlantique.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre un état succinct des arpentages qui ont été faits pour votre chemin jusqu'à la date ci-dessus, avec quelques observations générales relatives aux travaux et à la nature du terrein à travers lequel il doit passer.

A l'époque de mon dernier rapport, on avait terminé les arpentages pour la route sud, et les ingénieurs employés à cet ouvrage avaient été envoyés à la route nord. Les deux ingénieurs résidents au service de la compagnie commencèrent simultanément les arpentages de cette route au fleuve St. Laurent vis-à-vis Montréal, et à la rivière St. François près de Melbourne, et ces lignes ont été réunies au village de St. Hyacinthe.

Les arpentages préliminaires pour la division du St. Laurent se sont étendus jusqu'à St. Hyacinthe, et le site décisif du chemin a été fixé entre ce dernier endroit et la rivière Richelieu. Cette partie de la ligne qui se trouve entre le Richelieu et le St. Laurent peut être considérée comme le site le plus convenable, et ne nécessitera que quelques jours d'ouvrage pour compléter les arpentages.

On a jugé important, dans l'état actuel où se trouvent les eaux du St. Laurent, de faire les observations et les recherches nécessaires dans le but de déterminer le point le plus favorable pour le terme du chemin, et l'ingénieur résident de cette division s'occupe maintenant de ce soin. Dès que cet arpentage sera fini, on reprendra le site du chemin entre le St. Laurent et le Richelieu, et on fera des arrangements pour qu'il soit contracté bientôt pour toute la ligne jusqu'à St. Hyacinthe, la distance est de 2970 milles.

Cette division du chemin se trouve dans un état assez avancé pour me permettre de vous donner quelques détails sur icelle. Le chemin est droit

à partir du St. Laurent jusqu'au penchant sud de la montagne de Montarville, distance de $10\frac{11}{100}$ milles; de là, après une légère courbe au nord, i est droit jusqu'à la rivière Richelieu, la distance est d'environ $5\frac{6}{10}$ milles. Après avoir traversé cette rivière, il fait une autre légère courbe afin d'atteindre le plateau élevé qui se trouve sur le côté sud de la rivière, et de passer le côté nord de la montagne de Belœil, de là à St. Hyacinthe la ligne est droite; la distance est de $12\frac{15}{100}$ milles.

On a évité l'inclinaison de 53 pieds par mille et le ravin profond qui avaient été trouvés dans le premier arpentage du côté sud de la rivière Richelieu, et il n'y aura en conséquence dans cette division du chemin qu'une inclinaison qui excèdera à peine 30 pieds par mille, et encore cette inclinaison n'existera-t-elle qu'à l'endroit ci-dessus mentionné, toutes les autres parties de la ligne étant de niveau ou à peu près.

Il y aura peu à faire dans cette division en ce qui regarde le creusage ou l'exhaussement du terrein; l'ouvrage consistera généralement en une levée continue d'environ 5 pieds de hauteur, qui sera formée de la terre tirée des fossés latéraux. Toutes les fois que cela est praticable, on recommande d'exhausser le chemin 5 pieds au dessus de la surface générale du terrein, afin que les eaux s'écoulent plus facilement, et pour faciliter l'enlèvement des neiges sur le chemin.

Le pont pour la traverse de la rivière Richelieu aura à peu près mille pieds de long, y compris le pont-levis, et coûtera une somme considérable. Néanmoins après avoir longuement examiné la rivière, je me suis arrêté à un endroit pour ce pont qui peut être considéré comme très favorable. Dans les environs de Belœil, j'ai fait examiner soigneusement la rivière pendant trois milles, et on a trouvé que la profondeur de l'eau était de moins de quatorze pieds. Après avoir tiré plusieurs lignes d'essai, sondé et mesuré à différentes reprises, j'ai choisi un endroit sur les rapides qui sont à environ un mille au-dessus de Belœil, comme celui qui offrait généralement parlant les plus grands avantages pour la construction de ce pont.

Le chenal de la rivière, à l'endroit dont je viens de parler est près de la rive sud et étroit; il n'a guère plus de 200 pieds de large, et sa plus grande profondeur est de 16 pieds. De l'autre côté du chenal, le reste de la rivière varie en profondeur de 2 à 7 pieds, et le fonds est de pierres et graviers.

Il faudrait que le pont-levis fût construit à l'extrémité ouest du pont; il peut être construit en cet endroit à meilleur marché, et les vaisseaux qui naviguent sur la Rivière pourront facilement s'y rendre des deux côtés. On n'a pas encore déterminé d'une manière définitive la position du pont, mais elle sera fixée en même temps que le site du chemin de chaque côté de la rivière.

Si le bureau se décidait à recevoir des contrats pour cette division, le site serait choisi, les plans, devis, etc., seraient préparés à temps pour que l'ouvrage commençât de bonne heure dans le mois de Septembre prochain.

Dans le but de laisser à la levée le temps de se consolider et de rachever parfaitment tous les travaux, je recommanderais que le premier jour de Juillet, 1848, fût choisi comme celui où le chemin devrait être parachevé et ouvert pour les affaires, et que les contrats qui ont été livrés pour différentes espèces d'ouvrages et de matériaux, fussent limités à l'époque où ces résultats pourront avoir lieu.

Comme pendant une certaine partie de l'année, il sera impossible de faire beaucoup d'ouvrage, il faudra à peu près le temps que je viens de dire pour compléter l'entreprise d'une manière durable, et je considère que l'époque que j'ai nommée sera plus favorable que dans l'automne. Supposant donc que cette division du chemin serait terminée compèltement à cette époque, les dispositions suivantes devraient être adoptées:

Premièrement. L'exhaussement devrait être donné et entrepris par contrat vers le 15 Septempre prochain, et l'on en devrait presser l'exécution de manière à ce qu'il fut terminé à l'époque la plus rapprochée possible.

Secondement. Le fer devrait être offert assez en temps pour permettre aux fabricants d'en expédier à Montréal la moitié de la quantité nécessaire et qu'elle y arrive dans le mois de Juillet prochain, et un quart dans le mois de Septembre, et le reste en Mai, 1848.

Troisièmement. On devrait faire la commande de deux Locomotives, dont l'une serait achevée et livrée sur le chemin pour le premier d'Août 1847, et l'autre pour le mois de Juin, 1848. Comme on doit commencer à poser les lisses en partant du fleuve St. Laurent, on aura besoin des Locomotives et des chars pour transporter le fer, le bois, etc., au fur et à mesure que l'ouvrage avancera.

Quatrièmement. On devrait durant le cours de cet été ou de l'automne, se procurer les titres des terres nécessaires pour le chemin et les stations.

En supposant que cette partie du chemin coûte £160,000, et qu'elle soit terminée à l'époque ci-dessus mentionnée, les déboursés trimestriels seront à peu près comme suit, c'est à savoir:

Pour le premier trimestre comprenant les mois d'Août, Septembre et Octobre, les paiements pour les dommages causés par rapport aux terres prises pour le chemin et pour l'exhaussement devraient se faire jusqu'au montant de.....£ 5,900

Le trimestre suivant, c'est-à-dire, Novembre, Décembre et Janvier, comprendra les dépenses occasionnées par l'exhaussement et pour les matériaux livrés, qui se monteront à environ..... 9,325

Pour le trimestre comprenant les mois de Février, Mars et Avril, 1847, les déboursés seront principalement pour les matériaux livrés, et se monteront à environ.....	4,850
Pour les mois de Mai, Juin et Juillet, les paiements pour exhaussement, bois, fer, etc., se monteront à environ.....	44,175
Pour les mois d'Août, Septembre et Octobre, les dépenses pour exhaussement, fer, locomotives, chars, etc., se monteront à environ	43,050
Les déboursés pour Novembre et Décembre, 1847, et Janvier, 1848, seront à peu près de.....	15,900
Pour les mois de Février, Mars et Avril, 1848, les dépenses seront probablement de.....	8,350
Pour le dernier trimestre de Mai, Juin et Juillet, 1848, les déboursés pour chemin, bâtisses, chars et machines, se monteront probablement à.....	28.450
Total,.....	£160,000

L'état ci-dessus approche suffisamment, je crois, des dépenses nécessaires aux époques fixées pour mettre le Bureau en état de faire des dispositions pour y faire face, en s'adressant de temps à autre et d'une manière opportune aux actionnaires pour retirer d'eux des *instalments*.

Il est à propos, cependant, de faire connaître à ce sujet, que des compagnies responsables ont fait des offres pour construire une partie ou la totalité du chemin, et d'ajouter au capital de la Compagnie de 20 à 30 par cent du montant de leurs contrats.

Dans le cas où cet arrangement s'effectuerait, le taux par cent serait déduit sur les paiements qui seront faits, de temps à autre, ce qui réduirait les déboursés en argent d'un montant correspondant.

Les résultats des arpentages de cette partie de la ligne qui se trouve entre St. Hyacinthe et la Rivière St. François à Melbourne, sont des plus satisfaisants, et corroborent entièrement l'opinion qn'on s'était formée sur la route du nord, lors de mon dernier Rapport.

Ces arpentages sont à peu près terminés, mais je n'aì pas encore reçu le Rapport de l'Ingénieur résident, et je me trouve par conséquent incapable de vous donner les résultats complets et entiers.

Le terrain, néanmoins, est favorable ; il est couvert d'une grande quantité de bois de choix et d'autres matériaux de construction nécessaires pour le chemin. Le fonds en est sablonneux, et offre un excellent appui pour le lit du chemin.

Une très grande partie de la ligne est droit, et le terrain est très propice aux exhaussements. L'Ingénieur résident chargé de ces arpentages, a reçu

des instructions pour se transporter avec son monde à la Rivière St. François, près de Melbourne, et procéder à l'examen du terrain en remontant la vallée de cette Rivière jusqu'à Lennoxville, situé à environ cinq milles au-delà de Sherbrooke.

A partir de ce point jusqu'à la ligne des Frontières, la topographie du pays fait voir qu'il peut y avoir trois routes, qui peuvent être distinguées comme suit, à savoir: les routes est, ouest et du milieu, La route est suivrait une des branches ouest de la Rivière St. François, et traverserait jusqu'aux sources (*head waters*) de la branche ouest de la Rivière Hall, qu'elle suivrait jusqu'au grand chenal (*main stream*); de là suivant le cours de la dernière Rivière jusqu'à la Frontière près de la Rivière Connecticut.

La route du Milieu, après avoir laissé la Rivière St. François, serait placée au haut de la vallée de la Rivière Moés jusqu'au sommet principal qui la divise, de là suivant le cours de la Rivière Leech jusqu'à la ligne de la Province, près de Canaan, Vermont.

La route ouest suivrait la Vallée de la Rivière Coatticook jusqu'à la ligne de la Frontière. Cette rivière prend sa source dans l'Etat du Vermont et s'unit (*interlocks*) à la Rivière Mulhegan qui se décharge dans le Connecticut.

La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent se joindrait à votre chemin par les routes du milieu et de l'est, à travers la Vallée du Connecticut, et pour la route de l'ouest à travers la Vallée de la Rivière Mulhegan.

Cette Corporation a fait faire les arpentages nécessaires pour se réunir à votre route sur les routes du milieu et de l'est, mais il n'a pas été fait d'arpentages à travers la Vallée de la Rivière Mulhegan, au moyen de laquelle se formerait une jonction pour la route de l'ouest.

L'Ingénieur résident, qui est chargé de ces arpentages, a reçu l'instruction d'examiner d'abord la route du milieu qu'on suppose posséder des avantages supérieurs aux autres; après quoi, si les circonstances en fesaient une nécessité, d'examiner une des deux autres ou les deux ensemble.

La distance à partir du point où la ligne entre dans la Vallée de la Rivière St. François, près de Melbourne, jusqu'à Lennoxville, ne s'éloignera probablement pas beaucoup de 30 milles, de là, à compter du point où la ligne diverge jusqu'à la Frontière, l'arpentage des trois routes ci-dessus mentionnées augmenterait l'étendue de la ligne d'environ 90 milles, formant en tout 120 milles qui resteraient encore à être examinés.

Ce serait là, à raison de la nature du terrain, une ligne trop étendue pour qu'elle pût être arpentée, dans le cours de cette saison, par le corps d'Ingénieurs maintenant au service de la Compagnie, pourvu que la première division de votre chemin soit donné par contrat; mais comme il peut être nécessaire d'arpenter une ou deux de ces routes, cette opération pourrait se

faire par un parti d'Ingénieurs. Je n'aimerais donc pas, pour le moment, recommander pour ce service une augmentation dans le corps des Ingénieurs.

Avant de terminer ce rapport, qu'il me soit permis quelques courtes observations sur votre chemin en ce qui regarde sa jonction avec le chemin de l'Atlantique et du St. Laurent ; lesquels unis ensemble sont destinés à former une ligne continue du fleuve St. Laurent à Montréal jusqu'à l'Atlantique à Portland.

En ma qualité d'Ingénieur du chemin entier, j'ai eu l'occasion de connaître tout particulièrement le pays que doit traverser cette grande entreprise, et je me suis rendu familier avec sa topographie, ses avantages de construction et ses ressources.

Embrassant d'un coup d'œil cette partie du pays, on s'apercevra en référant aux cartes et aux données générales (*profiles*) annexées à ce rapport, qu'il n'y a qu'un seul sommet ou côteau principal qui divise la ligne entre les eaux qui coulent dans le St. Laurent et celles qui coulent dans l'Atlantique ; que le chemin qui conduit à ce côteau est à travers les vallées, de grandes rivières, qui offrent de longues et faciles pentes pour rémedier à son élévation.

Les principales hauteurs que l'on rencontre entre le St. Laurent et l'Atlantique sont les chaines des Montagnes Blanche et Verte. Il n'y a dans la première, à travers la vallée des Rivières Androscoggin et Ammonoosuck, aucune déclivité qui excède 40 pieds par mille, avec une légère ondulation dans l'inclinaison du chemin, le tout ne nécessitant aucuns gros travaux quelconques. La dernière s'étend jusqu'au Canada, mais s'en éloigne à mesure qu'elle s'approche du bassin du St. Laurent ; on l'évite principalement en suivant la vallée de la Rivière St. François et de la Rivière Noire.

Presque toute la route, de Montréal à Portland, a été arpentée avec soin, et ce m'est un sensible plaisir de constater que je ne connais aucune ligne d'une égale étendue joignant les eaux de l'ouest avec l'Atlantique, qui puisse être comparée à celle-ci pour le nombre des pentes faciles, des lignes droites, et pour le bon marché des constructions.

Tandis que les autres lignes sont sujettes à de grands désavantages par rapport aux montées raides, aux ravins et à leurs excessives dépenses de construction, celle-ci a le rare bonheur d'être à peu près exempte de tous ces obstacles.

Une partie considérable, probablement égale à une moitié de la longueur totale de ce chemin, sera ou plane ou n'ayant aucune déclivité excédant 20 pieds par mille. Les cuvités sont toutes faciles, et équivalent à peu près à une ligne droite. Les chars des passagers peuvent parcourir tout le chemin en dix heures, et les chars les plus pesants destinés au fret pourront transporter sur le chemin 200 tonneaux dans l'une ou l'autre direction.

Dans le but de faire ressortir plus clairement les grands avantages de ce chemin pour le transport et pour la rapidité des communications, comparé aux autres grands chemins désignés comme les artères du commerce de l'ouest, j'ai préparé des diagrames montant les pentes et élévations sur lesquelles passent plusieurs de ces lignes, nommément : celle entre Portland et Montréal, le chemin de l'ouest qui part de Boston, et le chemin de New York et de l'Erie.

On remarquera, en référant à ces données ou aperçus (*profiles*) que le premier chemin n'a qu'un seul côteau principal, et que les déclivités sont ou presque planes ou descendent, pendant une grande partie du chemin, du côté où le commerce prépondérant transportera ses produits ; et que les deux chemins en dernier lieu mentionnés ont plusieurs côteaux élevés et des déclivités de 60 à 80 pieds par mille.

Quant à ce qui regarde les frais de transport sur le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, on se convaincrait d'une manière plus que satisfaisante, en les comparant avec ceux que l'on demande sur quelque ligne d'une étendue égale, ayant les mêmes facilités, et destinée au commerce général.

Il ne se construit peut-être pas, dans le moment de chemin de fer qui ait plus d'analogie avec le vôtre, tant pour le but en contemplation que pour ses desseins, que le chemin de fer de l'ouest dans le Massachusetts, et cependant les frais de transport sur ce chemin excèderont de beaucoup ceux du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, vu la nature défavorable des déclivités et le nombre des curvités qui se rencontrent dans le premier.

Sur le chemin de l'ouest il y a trois côteaux élevés ; pour les franchir il faut les déclivités suivantes, c'est-à-savoir :

3	milles de	60 pieds par mille.	
$1\frac{1}{2}$	"	68 & 69	"
$5\frac{6}{10}$	"	74	"
6	"	78 & 79	"
2	"	$82\frac{1}{2}$ & 83	"

Le nombre total de pieds pour les montées et les descentes est 4000. La longueur de lignes courbes sur ce chemin est de $75\frac{1}{2}$ milles ou 48 par cent sur toute son éteudue, et le minimum du rayon est de 859 pieds et demi.

Quant aux déclivités du chemin, de Montréal à Portlaud, j'ai déjà constaté que les inclinaisons, sur une moitié probablement de la distance totale, n'excèderont pas 20 pieds par mille. La plus grande inclinaison telle qu'indiquée par les arpentages déjà faits sera d'environ 50 pieds par mille, et ceci est restreint dans une petite distance. On croit que de 80 à 90 milles par cent sur le chemin entier seront en droite ligne, et les curvités seront faciles.

En comparant ce chemin aux autres mentionnés plus haut, on croit donc que les faits énumérés plus haut nous autorisent pleinement à conclure que

le coût de transport sur ce chemin n'égalera pas celui du chemin de l'ouest, mais sera, au contraire bien au-dessous.

Quant nous référons à ces chemins, nous désirons qu'il soit bien entendu que nous ne voulons faire aucune comparaison odieuse, ni ravaler en rien les grands bienfaits et avantages de ces chemins comme voies de communication avec l'ouest, car tous deux ont droit à la confiance illimitée du public.

Le chemin de fer de New York et Erie n'est pas encore terminé, mais la partie de ce chemin maintenant en opération est un témoignage éclatant et des plus satisfesants du succès complet de cette grande entreprise quand elle sera parachevée.

Le chemin de l'Ouest est depuis plusieurs années en opération, et comme grande voie de communication il remplit éminemment son but. Avec l'accroissement actuel de ses affaires, il sera, dans quelques années, au rang des entreprises les plus profitables de cette nature dans le pays.

On n'a fait allusion à ces chemins que dans le but de faire voir les traits caractéristiques qui les distinguent en les comparant avec votre chemin, et pour faire ressortir davantage le succès qui suit toujours les entreprises de cette nature.

Le montant des recettes du chemin de fer de l'Ouest en 1845, a été de	£203,370	0	0
La dépense totale pour la tenue en opération du chemin pour la même année, a été de	92,655	0	0
Revenu net annuel égal à	£110,715	0	0

Le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, et celui de l'Atlantique et du St. Laurent auront à peu près 280 milles de long, dont 130 milles sont dans le Canada, et le revenu net annuel, en le supposant dans la même proportion que celle du chemin de l'Ouest, se montera à £198,719 0 0

Nous supposerons pour le moment que les deux chemins formant une ligne continue de Montréal à Portland, construite de la manière la plus durable, et parfaitement fournie de chars, locomotives, bâtisses et dépôts, &c. pour faire face aux plus grandes affaires, coûteront la somme de	£2,000,000	0	0

Pour laquelle, si nous y ajoutons le revenu net annuel ainsi que ci-dessus fixé, nous avons en résultat un dividende annuel de 10 par cent.

On remarquera que dans l'état ci-dessus du revenu, on suppose que le coût de transport sur votre chemin sera aussi considérable que sur le chemin de l'Ouest, ce qui évidemment n'arrivera pas. Et on suppose également que le coût du chemin entier jusqu'à Portland sera de deux millions de livres courant, ce qui est une somme bien supérieure à laquelle le coût en a jamais été estimé.

En appliquant, comme ci-dessus, à votre chemin le résultat des affaires du chemin de fer de l'Ouest pour 1845, et en supposant que le coût du chemin serait de £1,750,000, le revenu net donne un dividende de 11½ par cent.

Je ferai remarquer de plus, que le chemin de l'Ouest, joint au chemin de Boston et Worcester, forme une ligne continue de Boston à Albany, longue de 200 milles, et que son but est d'assurer à Boston le commerce de l'Ouest. On a eu pour sa construction, de grands obstacles à surmonter. On avait à traverser une partie montagneuse de pays, ce qui nécessitait, comme on l'a déjà dit, des exhaussements considérables et une grande dépense d'argent. L'œuvre a été accomplie, et l'essai, car c'est ainsi que plusieurs le désignaient, a réussi.

Pour donner une idée des obstacles formidables qu'on a rencontrés, je dirai, qu'une partie de ce chemin, comme sous le nom de Divisiou de la Montagne, comprenant une étendue de 14 milles, a coûté £245,000, ou £17,500 par mille, et qu'un seul mille a coûté £54,982. Le coût total du chemin jusqu'au 1er Janvier, 1846, a été de £1,999,888.

Cette entreprise a d'ailleurs, dans ses affaires, à lutter contre une compétition redoutable composée des Steamboats sur la Rivière Hudson, et d'un autre Chemin de Fer. Malgré toutes ces circonstances défavorables, le montant des recettes en 1845 a été de £203,370, et le montant net de ses recettes pour l'année courante sera probalement égal à un dividende de plus de 6 par cent sur le coût.

Quant à votre chemin considéré comme grande voie de communication, il occupe une position remarquable en ce qu'il unit le St. Laurent et l'Atlantique au point où la Côte de la Nouvelle Angleterre approche le plus près des eaux de l'ouest : et comme il y a une grande et populeuse ville à chacun de ses points de départ, avec de larges ports, et que de plus il passe à travers un pays riche et fertile, il ne peut manquer de devenir un des chemins les plus importants et les plus profitables qui aient été commencés jusqu'à présent.

Il n'a r en à redouter de la compétition, à cause de sa position toute particulière, c'est la voie la plus courte et la moins dispendieuse pour le commerce, et pour les voyages qui se rendent au bord de la mer.

Avec cette longue chaine de communication naturelle et artificielle qui joint Montréal aux eaux de l'ouest et au *far west*, il est hors de doute que la terminaison de dernier anneau va changer entièrement le cours du commerce, ouvrir de nouvelles ressources, et ajouter immensement aux travaux publics de cette Province, et à la richesse et à l'esprit d'entreprise du pays par laquelle elle passe. Le chemin est pour la Cité de Montréal d'une importance vitale ; placée qu'elle sera au pied de cette longue ligne de communication d'une part, et de l'autre à dix heures de marche d'un des meilleurs ports de l'Atlantique, elle recevra nécessairement un accroissement considérable à son trafic et à son commerce, et une vaste augmentation de richesses.

Eu égard au peu de temps qui m'a été accordé par l'assemblée générale des actionnaires, je n'ai pas été en état de présenter un état aussi complet et évident que l'exigent l'importance et la grandeur de l'entreprise.

Il a été nécessairement omis plus d'un sujet important que j'avais l'intention de présenter dans mon rapport d'aujourd'hui. Ce sera le sujet d'une communication future.

En concluant, je prends la liberté de vous renvoyer ci l'Appendice de ce Rapport ; vous y verrez les données statistiques relatives à la longueur, au coût et au revenu des principaux chemins de fer dans les Etats-Unis, et le résultat qu'obtiennent généralement les chemins de fer dans le développement des ressources, et dans l'accroissement des affaires et des richesses du pays qu'ils traversent.

J'ai l'Honneur d'être,

Très-respectueusement,

Votre Obéissant Serviteur,

A. C. MORTON,

Ingénieur en Chef.

APPENDICE.

Note A.—Etat tabulaire de la longueur, du coût, du revenu et des dépenses des principaux chemins de fer des Etats-Unis.

Note B.—Etat qui fait voir l'accroissement du revenu de différents chemins de fer pendant des époques différentes.

Note C.—Etat qui fait voir l'accroissement du Fret et du nombre de Passagers par l'établissement des chemins de fer.

Note D.—Etat qui fait voir l'effet d'améliorations et de la valeur croissante des propriétés.

NOTE A.

ÉTAT TABULAIRE de la longueur du Coût, de la Recette et du Revenu Net des principaux Chemins de Fer dans l'État de Massachusetts, pour 1845.

NOM DU CHEMIN.	Longueur. Milles.	Coût Total. Livres.	Coût moyen par Mille. Livres.	Recette. Livres.	Dépenses. Livres.	Revenu Net.			
Boston et Lowell.....	25,75	483,149	18,763	89,017	44,76 0	44,257	$9\frac{2}{10}$	50,28	Chemin double.
" Maine.....	71,00	471,832	6,645	71,766	38,524	33,242	7	53,68	" simble.
" Providence.....	41,17	491,169	11,930	87,657	38,200	49,457	10	43,57	" "
De l'Est.....	56,00	554,631	9,904	87,537	29,210	58,327	$10\frac{1}{2}$	33,36	" "
Boston et Worcester.....	44,50	725,000	16,292	121,864	62,432	59,432	$8\frac{1}{5}$	51,23	" double.
De l'Ouest.....	156,00	1,999,888	12,819	203,370	110,714	92,656	$4\frac{2}{3}$	54,43	" simple.
Fitchburg.....	49,33	369,369	7,487	50,999	19,583	31,416	$8\frac{1}{2}$	38,39	" "
Nashua et Lowell.....	14,25	125,000	8,772	28,170	12,000	16,170	$12\frac{7}{8}$	42,60	Le second chemin est en construction.
New Bedford et Taunton...	20,00	113,405	5,670	19,552	7,346	12,206	$10\frac{3}{4}$	37,56	Chemin simple.
Total,.....	478,00	5,333,445	9,788	759,932	362,769	379,163	$7\frac{44}{100}$	47,75	

La Longueur Totale de tous ces Chemins est de 478 milles. Le Coût Total en est de £5,333,435, le Coût moyen d'un Chemin simple est de £9,728 par mille. Le Revenu Net Total est de £397,163, égal à $7\frac{44}{100}$ par Cent sur le Coût Total. Les Dépenses sont de £362,769, égal à $47\frac{75}{100}$ par Cent sur le montant de la recette. Tous les susdits Chemins sont construits avec le rail H, variant en poids de 55 à 63 livres par verge.

ÉTAT TABULAIRE de la Longueur, du Coût, de la Recette, des Dépenses et du Revenu Net des principaux Chemins de Fer dans l'Etat de New-York pour 1845.

Noms des Chemins.	Longueur. Milles.	Coût Total. Livres.	Coût Moyen par Mille	Recette. Livres.	Dépenses. Livres.	Revenu Net.	Par Cent. par An sur le Coût	Taux par cent sur la recette pour les Dépenses.	Remarques.
Utica et Schenectady.....	78	547,376	7,017	102,768	36,889	65,879	12	35,89	Chemin Simple.
Utica et Syracuse.....	53	279,218	5,268	50,596	18,750	31,846	11½	37,10	" "
Auburn et Syracuse.....	26	192,068	7,387	24,950	11,081	13,869	7¼	44,41	" "
Auburn et Rochester.....	78	458,011	5,872	59,765	24,246	35,519	7¾	40,56	" "
Tonawanda.....	43½	187,763	4,316	29,167	9,251	19,916	10⅔	31,71	" "
Attica et Buffalo.....	31¼	85,500	2,736	17,574	7,743	9,831	11½	44,06	" "
Total.....	309¾	1,749,936	5,649	284,820	107,960	176,860	10	37,08	" "

Tous les Chemins sus-mentionnés sont construits avec le rail plat, et sont presque tous des chemins simples. La longueur totale en est de 309¾ milles. Le coût total en est de £1,749,936. Le coût moyen £5,649 par mille. Le Revenu total £176,860 égal à environ 10 par cent sur le coût total. Le total des dépenses est de £107,960 égal à 37 $\frac{8}{10}$ par cent sur le montant de la recette.

NOTE B.

Etat démontrant l'augmentation des affaires sur les différentes branches des Chemins de Fer.

Boston et Lowell, revenu net 1836,.....	£ 22,450	
Do do 1845,.....	44,256	
	£ 21,806	augmentation en 3 ans
Boston et Worcester revenu net 1842,.....	£ 45,174	
Do do 1845,.....	59,431	
	£ 14,257	augmentaiion en 3 ans
De l'Ouest revenu net 1842,.....	£ 61,517	
Do do 1845,.....	110,715	
	£ 49,198	augmentation en 3 ans
De l'Est revenu net 1842,.....	£ 37,532	
Do do 1845,.....	58,372	
	£ 20,759	augmentation en 3 ans
Boston et Providence revenu net 1842,.....	£ 30,911	
Do do 1845,.....	49,457	
	£ 18,546	augmentation en 3 ans
Boston et Maine revenu net 1842,.....	£ 19,150	
Do do 1845,.....	33,241	
	£ 14,668	augmentation en 3 ans
Nashua et Lowell revenu net 1842,.....	£ 9,903	
Do do 1845,.....	18,668	
	£ 8,765	augmentation en 3 ans
New Bedford et Taunton revenu net 1842,..	£ 8,105	
Do do 1845,..	12,209	
	£ 4,104	augmentation en 3 ans
Utica et Schenectady revenu net 1837,.....	£ 48,198	
Do do 1845,.....	65,879	
	£ 17,681	augmentation en 8 ans
Utica et Syracuse revenu net 1843,.....	£ 23,568	
Do do 1845,.....	31,922	
	£ 8,354	augmentation en 2 ans
Auburn et Rochester revenu net 1843,.....	£ 22,073	
Do do 1845,.....	35,519	
	£ 13,446	augmentation en 2 ans

Camden et Amboy revenu net 1833,.....£ 45,250
Do do 1839,..... 106,750

£ 61,500 augmentation en 6 ans

Columbia et Philadelphia revenu net 1835, .£ 57,338
Do do 1840,.. 112,317

£ 54,979 augmentation en 5 ans

Chemin de fer d'Utica et Schenectady, long de 78 milles, construit avec des rails plats : coût 1836.....£492,000

Le montant des recettes dans les premières 5 années et demi après qu'il fut ouvert, fut de.....£504,994

Le revenu net pour le même temps, fut de.....£327,321

Chemin d'Utica et de Syracuse, long de 53 milles, et construit en rails plats : coût, 1839.....£228,597

Le montant des recettes pour les premières 7 années après qu'il fut ouvert, fut de.....£312,203

Le revenu net pour le même temps, fut de.....£134,424

Chemin de fer de Camden et Amboy, long de 98 milles trois quarts, (y inclus les branches) avec des rails H, coût.....£805,000

Le montant des recettes de ce chemin de 1833 à 1841, inclusivement, 8 ans, fut de.....£1,510,699

Le revenu net pour le même temps, fut de.....£786,964

NOTE C.

Augmentation des Passagers par l'établissement des Chemins de fer.

" Extrait du Rapport du Baron Charles Dupin sur le chemin de fer de Paris et Orléans :

" L'expérience a prouvé tant en France qu'à l'étranger, que dans un court espace de tems, la facilité, la vîtesse et l'économie qu'offrent les chemins de fer, font plus que doubler le nombre des passagers et la quantité de marchandises.

" Pour prouver ces avancés nous citerons les faits suivants qui ont rapport aux chemins de fer de la Belgique, d'Angleterre et d'Ecosse, dans des positions d'une différence extrême et donnant aux rapports une variation qui a surpassé toute anticipation."

Etat comparatif du nombre des passagers transportés journellement dans toute la ligne ou une partie d'icelle :

Chemins de fer.	No. des Passagers avant l'établissement.	No. des Passagers après l'établissement.
Manchester et Liverpool	400	1,620
Stockton et Darlington	130	630
Newcastle et Carlisle	90	500
Arbroath et Forfar	20	200
Bruxelles et Anvers	200	3,000

Augmentation du nombre des Passagers par l'établissement du chemin de fer :

Liverpool et Manchester	300	par cent.
Stockton et Darlington	380	"
Newcastle et Carlisle	455	"
Arbroath et Forfar	900	"
Bruxelles et Anvers	1,400	"

En prenant même pour bâse de notre calcul le chemin sur lequel l'augmentation se fait le moins sentir, nous trouvons encore que le nombre des passagers augmentera non-seulement de 100, mais de 300 par cent. Le transport des marchandises éprouvera le même accroissement rapide.

Avancement dans le transport de marchandises comparé à celui des passagers.

Année.	Passagers.	Tonneaux.
1834	924,063	22,909
1836	1,248,552	161,501
1838	1,535,189	274,808

Ainsi, en même temps que le nombre des passagers augmentait de 60 par cent dans quatre ans, la quantité de marchandises augmentait aussi de 1,100 par cent.

Extrait d'un Rapport officiel sur les Chemins de Fer Anglais, fait pour le Gouvernement Français par Edouard Teisserence, son agent, chargé de faire une étude spéciale de ces Chemins de Fer :

" Le Chemin de Fer de Darlington a produit par ses bas prix de passage " et de fret, une révolution complette dans la région du pays qu'il traverse. Il " a augmenté la valeur des terres de 100 ou 200 par cent. Par ces bas prix le " fret estimé à 80,000 tonneaux s'est accru jusqu'à 640,000 tonneaux. Le " nombre des passagers estimé à 4,000 s'est accru jusqu'à 200,000."

L'extait suivant sur l'influence des Chemins de Fer pour développer les res- " sources d'un pays, est tiré du second rapport des Commissaires du Irish Rail-way :

" Sur le chemin de Newcastle et Carlisle, avant l'établissement du Che- " min de fer, le nombre total de personnes que les voitures publiques rece- " vaient la licence de transporter dans une semaine était de 313, ou en allant " et revenant, 686. Maintenant, le chiffre moyen des passagers qui par- " courent journellement tout le chemin, c'est-à-dire, 61 milles et $\frac{8}{10}$ se monte " à 228 ou 1,596 par semaine.

" Le nombre des passagers sur la ligne de Dundee et Newtyle excède " maintenant 50,000 par année, le nombre estimé des personnes qui fesaient " le même trajet avant l'ouverture du Chemin de Fer ayant été de 4,000.

" Avant l'ouverture du Chemin de Fer entre Liverpool et Manchester, il y " avait à peu-près 400 passagers par jour ou 146,000 par année qui voyagaient " entre ces deux villes en voitures, tandis qu'aujourd'hui le nombre des voya- " geurs par le Chemin de Fer seul excède 500,000.

" Dans les pays étrangers, les résultats provenant de la même cause sont " également sinon plus frappants. Le nombre de personnes qui passaient " entre Bruxelles et Anvers était de 75,000 dans l'année, mais depuis que le " Chemin de fer a été ouvert depuis Bruxelles jusqu'à Malines, il s'est accru " jusqu'à 500,000, et depuis qu'il a été continué jusqu'à Anvers, le nombre des " voyageurs a dépassé un million. Il parait que l'ouverture d'une branche de " Malines jusqu'à Trémonde a ajouté 200,000 à ce dernier nombre, en sorte " que les voyageurs sur ce chemin qui n'étaient autrefois que 75,000, sont au- jourd'hui 1,200,000.

" C'est un fait digne de remarque que sur ce Chemin de Fer comme sur " presque tous les autres, le plus grand nombre de voyageurs sont ceux qui font " de petites routes ; ils sont deux contre un comparés à ceux qui parcourent " toute la distance. Ceci ressort d'un Etat lu par Mr. Loch, devant la Société " Statistique de Manchester, qui fesait voir qu'entre le 30 Avril et le 15 d'Août, " 1836, 122,417 personnes parcoururent toute la distance, et 244,834 de petites " distances, spécialement de Malines et à Malines."

NOTE D.

Tables montrant l'augmentation de la valeur des propriétés dans la Cité de New-York.

Table 1ère.—Table Chronologique de la valeur cotisée des biens immobiliers et personnels dans la Cité de New-York durant les trois périodes Commerciales.

Première période—De 1815, jusqu'à la perfection du Canal Erie.

Année	Valeur Cotisée.	Année	Valeur Cotisée.
1815	£29,409,010	1820	£17,384,938
1816	20,518,550	1821	17,071,268
1817	19,723,930	1822	17,822,286
1818	20,061,273	1823	17,735,205
1819	19,778,265	1824	20,768,919

Seconde période—De l'ouverture du Canal Erie jusqu'à 1832.

1825	£25,290,011	1829	£28,131,504
1826	26,869,445	1830	31,322,129
1827	28,052,982	1831	34,820,056
1828	28,504,883	1832	36,575,654

Troisième période—De 1833 à 1840.

1833	£41,623,797	1837	£65,936,837
1834	46,637,128	1838	66,038,235
1835	54,680,926	1839	66,720.607
1836	77,375,230	1840	63,033,879

Durant la dernière période, c'est-à-dire, depuis No. 32, on a achevé et mis en opération dans l'état de New-York 470 milles de chemins de fer outre environ 2500 milles dans les autres Etats. Ainsi on verra que depuis l'introduction du *Rail-road System* la valeur des propriétés immobilières et personnelles dans la Cité de New-York, s'est accrue de plus de *vingt-cinq millions de livres.*

Table 2ème.—Table Chronologique de la valeur cotisée des propriétés immobilières seulement dans la Cité de New-York pendant une série d'années.

Année	Valeur de la propriété Immo.	Année	Valeur de la propriété Immo.
1820	£13,015,714	1833	£28,531,142
1823	12,546,057	1834	30,812,320
1825	14,606,349	1836	58,435,576
1828	19,284,970	1839	49,235,033
1831	23,929,121	1840	46,780,829

Augmentation de la valeur des propriétés immobilières dans New-York depuis 1831, presque 23 millions de livres.

Valeur cotisée des Biens Personnels en 1840,	£16,253,450
Do do do 1833,	13,091,744
Augmentation,	£ 3,161,706